

BAB 1 PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia sebagai negara yang terdiri dari ribuan pulau dan memiliki wilayah laut yang sangat luas maka salah satu moda transportasi yang sangat diperlukan adalah angkutan laut sebagai sarana mobilitas dan penggerak pembangunan ekonomi nasional. Bahkan disebagian wilayah Indonesia transportasi laut merupakan satu-satunya sarana transportasi yang digunakan untuk berhubungan dengan dunia luar. Kegiatan pengangkutan penumpang, barang, dan hewan oleh angkutan laut memberikan nilai tambah bagi kegiatan itu sendiri (*time utility* dan *place utility*).

Namun potensi dan peran transportasi laut belum sepenuhnya didukung oleh sistem keselamatan dan keamanan yang kondusif serta sarana dan prasarana yang memadai. Berbagai kendala timbul dalam upaya meningkatkan kualitas jangkauan pelayanan, peningkatan sarana dan prasarana termasuk mempertahankan dan meningkatkan keselamatan pengguna jasa transportasi.

Tantangan dalam meningkatkan kinerja pelayanan transportasi disadari masih banyak yang harus dilakukan pemerintah, oleh karena itu pemerintah melalui program kerjanya terus mengiupayakan untuk memenuhi tingkat kekurangan, tingkat keandalan, keselamatan serta kepuasan pengguna jasa, baik melalui pembinaan sumber daya manusia, kelaikan armada, kondisi teknis baik sarana maupun prasarana, manajemen operasional dan kualitas penegakkan hukum di bidang transportasi laut.

Dari aspek regulasi Pemerintah telah menghasilkan UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan payung hukum untuk melaksanakan program pembangunan transportasi laut mengatasi masalah transportasi laut menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, angkutan multimoda, kenavigasian, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, perlindungan maritim, pemeriksaan kecelakaan kapal serta kewenangan dan identitas penjaga laut dan pantai.

Dalam Ketentuan Umum, UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menuangkan Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Oleh karena itu, kegiatan angkutan di perairan tidak terlepas atau sangat erat kaitannya dengan kepelabuhanan dan dukungan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran. Kegiatan yang berlangsung pada angkutan perairan dan di pelabuhanan diusahakan berjalan lancar, efektif dan efisien, serta nyaman dan aman. Dukungan terhadap hal itu semua tidak lain merupakan tanggung jawab pemerintah sehingga perlu disusun suatu kriteria yang mengacu terhadap aturan konvensi internasional, dengan demikian kepercayaan masyarakat terhadap jasa angkutan laut dan jasa pelabuhan tetap terpelihara melalui kriteria tersebut.

B. KEGIATAN YANG DILAKSANAKAN

Studi penetapan kriteria di bidang transportasi laut, kegiatan yang akan dilaksanakan meliputi penyusunan 10 (sepuluh) Rancangan Kriteria di Bidang Transportasi laut, antara lain :

1. Kriteria klasifikasi pelayanan pelabuhan;
2. Kriteria trayek tetap dan teratur dan tidak tetap dan tidak teratur;
3. Kriteria lokasi pelabuhan utama hub internasional;
4. Kriteria lokasi pelabuhan utama internasional;
5. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpul;
6. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpan regional;
7. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpan lokal;
8. Kriteria pemeriksa dan penguji keselamatan dan keamanan kapal;
9. Kriteria daerah pelayaran kapal pelayaran rakyat;
10. Kriteria SDM kepala/pimpinan otoritas pelabuhan.

C. BATASAN RUANG LINGKUP KEGIATAN

Dalam studi penetapan kriteria di bidang transportasi laut ini, batasan ruang lingkupnya meliputi 10 (sepuluh) rancangan kriteria di bidang transportasi laut, yaitu :

1. Kriteria klasifikasi pelayanan pelabuhan;
2. Kriteria trayek tetap dan teratur dan tidak tetap dan tidak teratur;

3. Kriteria lokasi pelabuhan utama hub internasional;
4. Kriteria lokasi pelabuhan utama internasional;
5. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpul;
6. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpan regional;
7. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpan lokal;
8. Kriteria pemeriksa dan penguji keselamatan dan keamanan kapal;
9. Kriteria daerah pelayaran kapal pelayaran rakyat;
10. Kriteria SDM kepala/pimpinan otoritas pelabuhan.

D. MAKSUD DAN TUJUAN

Studi penetapan kriteria di bidang transportasi laut, maksud dan tujuan studi dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Maksud
Mengevaluasi kebijakan kriteria di Bidang Transportasi Laut guna menyusun Kriteria di Bidang Transportasi Laut.
2. Tujuan
Menyusun 10 (sepuluh) rancangan penetapan kriteria di bidang transportasi laut.

E. INDIKATOR KELUARAN DAN KELUARAN

Studi tentang penetapan kriteria di bidang transportasi laut, mempunyai target indikator keluaran dan keluaran studi sebagai berikut :

1. Indikator Keluaran
Indikator Keluaran adalah tersusunnya rancangan dalam penetapan kriteria di bidang transportasi laut.
2. Keluaran
Keluaran adalah 10 (sepuluh) rancangan penetapan kriteria di bidang transportasi laut.

BAB 2

LANDASAN TEORI

A. KRITERIA

1. Pengertian

Pengertian dan literatur yang membahas khusus masalah kriteria ternyata belum banyak ditemukan, *scope* kriteria sangat sempit setelah melihat kenyataan bahwa kriteria digunakan oleh manusia pada umumnya hanya sebagai salah satu alat bantu dalam proses atau teknis pengambilan keputusan.

- a. Pengertian kriteria yang berlaku secara umum adalah “ukuran yang menjadi dasar penilaian atau penetapan sesuatu” (*Kamus Besar Bahasa Indonesia, BP, 1990*);
- b. Kriteria : ukuran yg menjadi dasar penilaian atau penetapan sesuatu; ukuran yg menjadi dasar penilaian atau penetapan dicoretnya (dikeluarkannya) suatu lembaga atau badan dr papan bursa efek. (*Kamus Besar Bahasa Indonesia-online*).

2. Sifat-Sifat Kriteria

Kriteria yang ditetapkan mempunyai sifat-sifat sebagai berikut :

- a. Kriteria selalu mengandung nilai-nilai yang universal maupun lokal;
- b. Harus dipastikan bahwa kriteria tersebut berfungsi dengan baik pada saat dipergunakan (mengandung nilai-nilai yang statis maupun dinamis);
- c. Harus dipastikan bahwa orang yang akan menggunakan kriteria tersebut benar-benar memahami seluk-beluk tentang kriteria yang dimaksud.

B. TRANSPORTASI LAUT

1. Pengertian

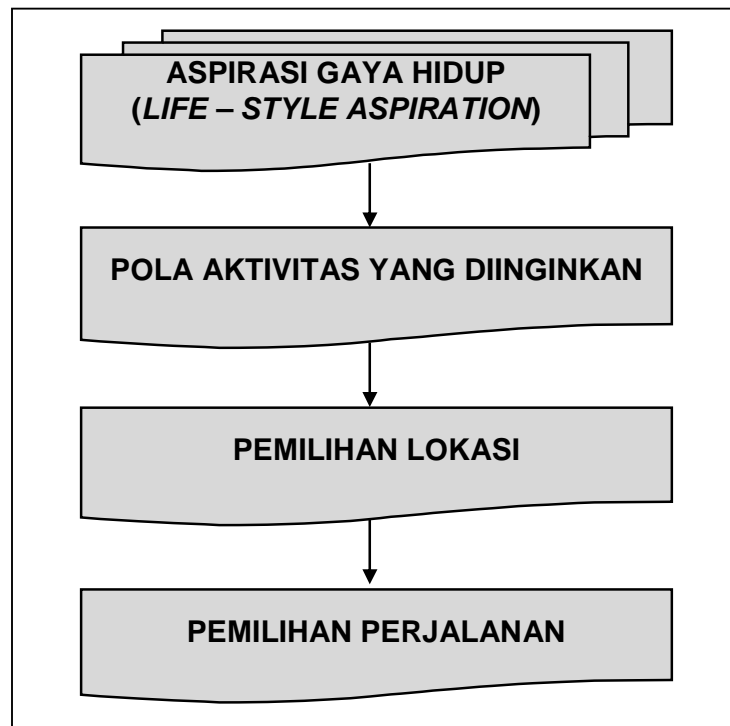
Transportasi diartikan sebagai pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal kegiatan transportasi dimulai, ke tempat tujuan, yaitu tempat kegiatan transportasi diakhiri, dalam jangkauan jarak tertentu menurut jenis atau moda angkutannya. Transportasi dilakukan karena nilai yang diangkut tersebut akan lebih tinggi ke tempat tujuan daripada di tempat asalnya. Karena itu, dikatakan transportasi memberikan nilai kepada sesuatu yang diangkut.

Nilai itu lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutan tersebut. Nilai yang diberikan oleh kegiatan transportasi adalah nilai tempat (*Place Utility*) dan nilai waktu (*Time Utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika sesuatu yang telah diangkut ke tempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

2. Kebutuhan dan Peranan Transportasi

Manusia, dalam kehidupan sehari-hari, melakukan kegiatan usahanya dalam memenuhi kebutuhan hidup. Kegiatan manusia mempunyai lokasi-lokasi yang terpisah-pisah inilah, yang menjadi alasan mengapa manusia membutuhkan transportasi, yaitu karena manusia dan barang-barang harus menjembatani ruang-ruang yang terpisah antara tempat-tempat kegiatannya. Transportasi tumbuh dan berkembang sejalan dengan majunya tingkat kehidupan manusia. Oleh karena itu, jelas bahwa kebutuhan akan jasa transportasi adalah cermin dari kebutuhan masyarakat, dimana dengan semakin tingginya tingkat kegiatan masyarakat maka mobilitas kegiatan masyarakat tersebut akan semakin tinggi, yang selanjutnya akan memerlukan pula peningkatan dalam bidang jasa transportasi. Sehingga, dalam hubungan inilah, jasa transportasi merupakan permintaan turunan (*Derived Demand*) dari seluruh kegiatan lainnya karena keperluan jasa transportasi akan mengikuti perkembangan kegiatan lain yang memanfaatkannya. Jelas bahwa

dalam hal ini, transportasi bukanlah merupakan tujuan akhir. Pengorbanan dalam segi transportasi dapat dilihat dari segi ruang, waktu, biaya, dan ketidaknyamanan, serta resiko kecelakaan, kerusakan lingkungan, dan lain-lain. Timbulnya permintaan transportasi untuk angkutan penumpang dilatarbelakangi oleh tujuan untuk memenuhi pencapaian kepuasan hidup individu atau kelompok. Beberapa tingkat pemilihan yang dilakukan oleh seseorang untuk melakukan perjalanan, diilustrasikan pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1: Tingkat Pemilihan Pergerakan Penumpang

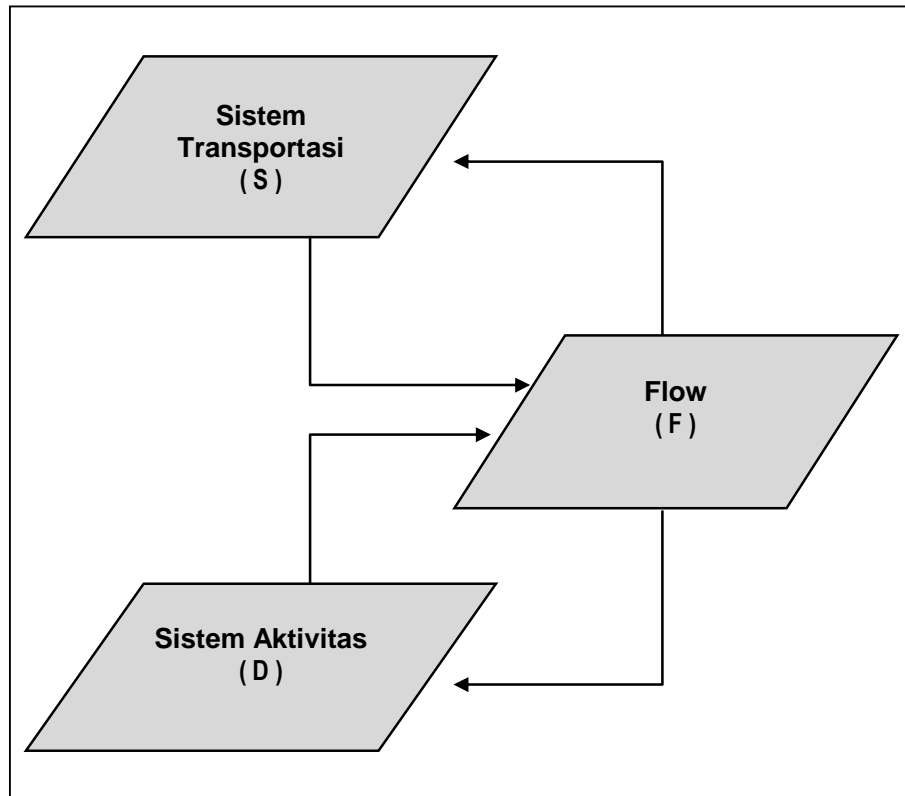
Transportasi mempunyai beberapa peranan sebagai berikut:

- Peranan ekonomi dari transportasi;
- Peranan sosial dari transportasi;
- Peranan politis dari transportasi;
- Peranan lingkungan dari transportasi.

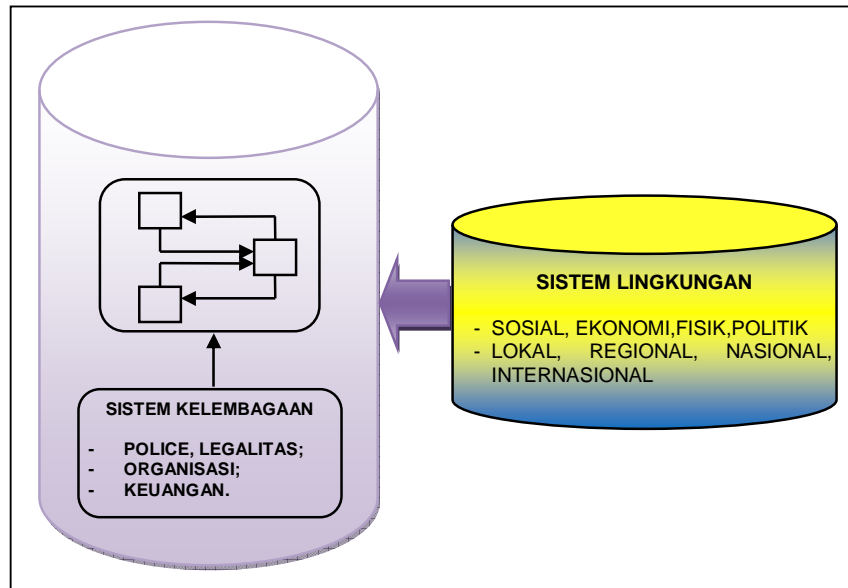
3. Sistem Transportasi Makro

Sistem transportasi adalah merupakan kesatuan yang terdiri dari elemen-elemen prasarana fisik (Jaringan, terminal, Pelabuhan dan sebagainya), sarana angkutan, sistem operasi, dan sistem manajemen, yang saling berinteraksi dalam mencapai terciptanya perpindahan objek fisik (manusia atau barang) dari suatu tempat asal ke tempat tujuan yang terpisahkan secara geografis. Dalam menganalisis masalah transportasi, sistem transportasi akan selalu terkait dengan sistem aktivitas aliran lalu lintas (*flow*) perpindahan orang dan barang.

Hubungan tersebut dapat ditunjukkan pada Gambar 2.2.



Gambar 2.2: Hubungan Dasar Sistem Transportasi, Aktivitas, dan Lalu lintas



Gambar 2.3: Sistem Transportasi Makro

Transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor yang ada, seperti faktor ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, serta pertahanan dan keamanan. Secara makro, hubungan antara sistem transportasi, sistem aktivitas, aliran lalu-lintas, di tengah-tengah seluruh faktor yang mempengaruhinya (lingkungan) dapat dilihat pada diagram Gambar 2.3.

4. Komponen - Komponen Sistem Transportasi

Manheim membagi sistem transportasi dalam lima komponen utama, yang setiap komponennya terbagi dalam sub-sub sistem sebagai berikut:

- a. Sistem pembawa beban (kendaraan, pipa, ban berjalan, dan lain sebagainya) dengan sub-sistem: sistem pembebanan, sistem pendukung, sistem tenaga, pelayanan pendukung, dan sistem bongkar-muat;
- b. Media penghubung (jalan rel, udara, laut, atau jalan raya) dengan sub-sistem: sistem pendukung, sistem tenaga, serta sistem control dan penuntun;
- c. Fasilitas pemindahan (intramoda dan intermoda), dengan sub-sistem: sistem kontrol dan penuntun, sistem bongkar muat, sistem pelayanan kendaraan, sistem penyimpanan, dan sistem pendukung untuk beban;

- d. Sistem perawatan, dengan sub-sistem: sistem perawatan kendaraan, sistem perawatan media penghubung, dan sistem fasilitas transfer;
- e. Sistem manajemen, dengan sub-sistem: pelayanan pendukung beban, sistem operasi, sistem pemasaran, sistem kontrol dan komunikasi, sistem personalia, sistem keuangan, sistem analisis dan perencanaan, dan sistem struktur organisasi.

Morlok menguraikan komponen-komponen sistem transportasi terdiri dari kendaraan (termasuk peti kemas), jalan atau prasarana tetap (terdiri dari hubungan, *intersection*, terminal), rencana operasi, pemeliharaan, informasi, dan kontrol.

5. Karakteristik Jasa Transportasi

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat, karena transportasi memiliki kaitan yang erat dengan lokasi dan kegiatan masyarakat serta ketersediaan barang dan jasa.

Transportasi diartikan sebagai perpindahan orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk suatu maksud tertentu. Jadi, jelaslah bahwa transportasi hanyalah merupakan alat melawan jarak yang secara geografis terpisah, guna memenuhi kebutuhan manusia.

Pelayanan transportasi oleh operator yang bergerak di bidang penyediaan jasa transportasi, merupakan salah satu jenis produk jasa. Secara umum, produk jasa memiliki 4 karakteristik dasar, yaitu tidak teraba, tidak ajek, tidak dapat dipisahkan dari penyediaannya, dan tidak dapat disimpan.

Secara khusus, **Manheim** dan **Kanafani** menyatakan bahwa karakteristik transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*), yang pada dasarnya bukan merupakan tujuan akhir melainkan hanya merupakan alat untuk mencapai tujuan. Artinya, permintaan jasa angkutan timbul karena adanya permintaan akan kebutuhan atau kegiatan yang lain. Perpindahan orang dan barang akan tetap terjadi bila terdapat perbedaan tingkat utilitas antara tempat asal dengan tempat tujuan. Oleh karena itu, dikatakan transportasi memberikan tambahan nilai bagi sesuatu yang diangkut.

Manfaat yang diberikan oleh kegiatan transportasi, terutama adalah berupa nilai tempat dan nilai waktu.

Nilai ini dapat diperoleh jika sesuatu yang telah diangkut ke tempat lain, dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Oleh karena itu, selama pengorbanan (dapat dilihat dari segi biaya, waktu, ketidaknyamanan, resiko kecelakaan, kelelahan, dan sebagainya) yang dikeluarkan oleh pengguna jasa lebih rendah dari tingkat utilitas yang diperoleh, maka perpindahan tersebut akan tetap berjalan. Tentu saja, perpindahan ini membutuhkan prasarana dan sarana yang sesuai dengan sistem aktivitas yang terjadi.

6. Tingkat Pelayanan Jasa Transportasi

Untuk menjabarkan pengertian mengenai tingkat pelayanan (*level of service*), **Vukan R. Vuchic (1981)** menyatakan bahwa tingkat pelayanan merupakan ukuran karakteristik pelayanan secara keseluruhan yang mempengaruhi pengguna jasa (*user*). Tingkat pelayanan merupakan elemen dasar terhadap penampilan komponen-komponen transportasi, sehingga pelaku perjalanan tertarik untuk menggunakan suatu produk jasa transportasi. Faktor utama yang membandingkan tingkat pelayanan transportasi dapat dibagi menjadi 3 kelompok, yaitu:

- a. Untuk kerja elemen-elemen yang mempengaruhi pengguna jasa, seperti: kecepatan operasi, kepercayaan, dan keamanan;
- b. Kualitas pelayanan, mencakup elemen-elemen kualitatif pelayanan seperti: kenyamanan, perilaku penumpang, keindahan, dan kebersihan;
- c. Harga yang harus dibayar oleh pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan.

7. Atribut-atribut Pelayanan Sistem Transportasi

Atribut pelayanan merupakan atribut dari sistem transportasi yang akan mempengaruhi keputusan konsumen, seperti kapan, kemana, untuk apa, dengan moda apa, dengan rute yang mana, melakukan pergerakan atau perjalanan. Konsumen yang berbeda

akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula, yang mencerminkan perbedaan dalam karakteristik sosial ekonomi dan preferensi. Dalam kenyataan konsumen tidak mempertimbangkan semua atribut pelayanan yang ada pada suatu jenis pelayanan tertentu, akan tetapi hanya mengidentifikasi beberapa variabel pelayanan yang dianggap paling besar pengaruhnya terhadap preferensinya. **Manheim** memberikan beberapa contoh atribut untuk pelayanan jasa transportasi, seperti Tabel 2.1.

Tabel 2.1
Atribut Pelayanan Transportasi

NO	ATRIBUT	VARIABEL
1.	Waktu	<ul style="list-style-type: none">• Waktu perjalanan total;• Keandalan (variasi waktu perjalanan);• Waktu transfer;• Frekuensi perjalanan;• Jadwal waktu perjalanan.
2.	Ongkos Pengguna Jasa	<ul style="list-style-type: none">• Ongkos transportasi langsung, seperti: tarif, biaya peralatan, biaya bahan bakar, dan biaya parkir;• Ongkos operasi langsung lainnya, seperti: biaya muat dan dokumentasi;• Ongkos tak langsung, seperti: biaya pemeliharaan, biaya gudang, atau asuransi.
3.	Keselamatan dan Keamanan	<ul style="list-style-type: none">• Kemungkinan terjadinya kerusakan barang saat bongkar muat;• Kemungkinan terjadinya kecelakaan;• Perasaan aman.
4.	Kesenangan dan Kenyamanan Pengguna Jasa	<ul style="list-style-type: none">• Jarak perjalanan;• Jumlah pertukaran kendaraan yang harus dilakukan;• Kenyamanan fisik (suhu, kualitas pengendaraan, kebersihan);• Kenyamanan psikologis (status, pemilikan sendiri);• Kesenangan lainnya (penanganan bagasi, <i>ticketting</i>, pelayanan makanan atau minuman, kesenangan selama perjalanan, keindahan, dan sebagainya);• Kesenangan yang lain (penanganan bagasi, tiket, atau pelayanan makanan);• Kesenangan perjalanan.
5.	Pelayanan Ekspedisi	<ul style="list-style-type: none">• Asuransi kerugian• Hak pengiriman kembali.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari. Di negara maju, sarana transportasi biasanya berupa kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk di negara maju jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi (Wikipedia Indonesia).

Transportasi laut memegang peranan penting di Indonesia sebagai negara kepulauan. Transportasi laut perlu didukung oleh prasarana dan sarana yang memadai sehingga dapat berjalan secara efektif dan efisien. Keberhasilan transportasi laut ditentukan oleh semua pihak, yaitu pihak pemerintah sebagai regulator, pihak operator serta masyarakat sendiri. Sistem transportasi laut nasional pada dasarnya meliputi tiga sub sistem, yaitu angkutan laut, kepelabuhanan dan keselamatan pelayaran.

Kebutuhan transportasi laut merupakan kebutuhan turunan akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dalam kerangka makro ekonomi, transportasi laut merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Harus diingat bahwa sistem transportasi laut memiliki sifat sistem jaringan. Kinerja pelayanan transportasi itu sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan jaringan.

Sasaran pembangunan transportasi laut adalah menaikkan pangsa pasar armada pelayaran nasional baik untuk angkutan laut dalam negeri maupun ekspor-impor. Sasaran lain adalah meningkatkan kinerja dan efisiensi pelabuhan khususnya yang ditangani oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) karena sebagian besar muatan ekspor-impor dan angkutan dalam negeri ditangani oleh pelabuhan yang ada dibawah pengelolaan BUMN.

C. ANGKUTAN DI PERAIRAN

Dalam ketentuan umum Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan dinyatakan bahwa yang dimaksud dengan :

1. Jaringan Trayek adalah : kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan penumpang dan/atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya;
2. Trayek Tetap dan Teratur (Liner) adalah : pelayanan angkutan yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah;
3. Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur (Tramper) adalah : pelayanan angkutan yang dilakukan secara tidak tetap dan tidak teratur.
4. Angkutan Laut Perintis adalah kegiatan angkutan laut yang berhubungan daerah-daerah terpencil serta daerah yang potensial namun belum berkembang serta belum menguntungkan untuk dilayani secara komersial ke daerah-daerah yang telah berkembang.

Dari uraian di atas, dapat dikatakan bahwa dalam pengembangan jaringan trayek linier dan tramper tidak terlepas dari aspek pengembangan wilayah potensi angkutan, sehingga potensi wilayah tersebut dapat berkembang dan menjadi penggerak roda perekonomian masyarakat.

Oleh karena itu, perlu dilakukan pemetaan wilayah untuk menghubungkan antara daerah yang satu dengan yang lainnya dalam satu jaringan trayek yang dapat menghubungkan keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, sehingga penetapan kriteria dalam trayek linier dan tramper berorientasi pada keterhubungan transportasi daerah dalam menunjang potensi ekonomi dan kegiatan masyarakat.

D. PELABUHAN

Pelabuhan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, dalam ketentuan umum dinyatakan bahwa :

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

2. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
3. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.
4. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Dari penjelasan di atas, secara harfiah dapat dikatakan bahwa pelabuhan berasal dari kata *port* dan *harbour*, namun pengertiannya tidak dapat sepenuhnya diadopsi secara harafiah. *Harbour* adalah sebagian perairan yang terlindung dari badai, aman dan baik/cocok untuk akomodasi kapal-kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, persediaan, perbaikan dan bongkar muat barang. *Port* adalah *harbour* yang terlindung, dengan fasilitas terminal laut, yang terdiri dari tambatan/dermaga untuk bongkar muat barang dari kapal, gudang, transit dan penumpukan lainnya untuk menyimpan barang dalam jangka pendek ataupun jangka panjang (Triatmodjo, 2003).

Secara umum, pelabuhan dapat didefinisikan sebagai wilayah perairan yang terlindung, baik secara alamiah maupun buatan, yang dapat digunakan untuk berlindung kapal, sebagai tempat untuk melakukan aktivitas bongkar muat baik barang, manusia ataupun hewan serta dilengkapi dengan fasilitas terminal yang terdiri dari tambatan, gudang dan tempat penumpukan lainnya. Pelabuhan berperan sebagai pintu gerbang komersial suatu daerah/negara, titik peralihan darat dan laut serta sebagai tempat penampungan dan distribusi barang (Pelabuhan, 2000).

BAB 3 METODOLOGI

A. METODE PENGUMPULAN DATA

Data penelitian yang dibutuhkan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer akan diperoleh melalui wawancara dan penyebaran kuesioner serta survei lapangan untuk mengevaluasi dan menyusun rancangan penetapan kriteria di bidang transportasi laut, yakni:

1. Kriteria klasifikasi pelayanan pelabuhan;
2. Kriteria trayek tetap dan teratur dan tidak tetap dan tidak teratur;
3. Kriteria lokasi pelabuhan utama hub internasional;
4. Kriteria lokasi pelabuhan utama internasional;
5. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpul;
6. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpan regional;
7. Kriteria lokasi pelabuhan pengumpan lokal;
8. Kriteria pemeriksa dan penguji keselamatan dan keamanan kapal;
9. Kriteria daerah pelayaran kapal pelayaran rakyat;
10. Kriteria SDM kepala/pimpinan otoritas pelabuhan.

Untuk data sekunder meliputi dokumen kepustakaan dan bahan-bahan yang terkait dengan lingkup penelitian, dan pengumpulan informasi tentang kriteria yang sudah ada.

Kemudian akan dilakukan survei kepustakaan yang mencakup kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan kriteria di bidang transportasi laut.

B. METODE ANALISIS DATA

Dalam Studi Penetapan Kriteria di Bidang Transportasi Laut, teknik analisis data dengan digunakan :

1. Analisis Data

Dalam studi penetapan kriteria di bidang transportasi laut dengan menggunakan analisa data ***Analytic Network Process (ANP)***.

Analytic Network Process (ANP) digunakan sebagai dasar pemodelan, merupakan metode baru pengambilan keputusan pada permasalahan yang bersifat teknis-sosial (socio-technical) berdasarkan sejumlah kriteria (*multi-criteria*). ANP adalah generalisasi dari AHP dengan memasukkan factor *Feedback*. Metode ini telah terbukti dapat digunakan, tidak saja sebagai metode pengambilan keputusan, namun juga dapat digunakan sebagai metode forecasting, ataupun pangsa pasar (Saaty, 2006). Hal penting dalam membangun model ANP adalah adanya alternative pilihan dan kriteria pemilihan.

a. ***Analytic Network Process***

Analytic Network Process adalah suatu teori pengukuran yang umumnya diaplikasikan pada dominasi suatu pengaruh terhadap beberapa *stakeholder* atau alternatif melalui suatu atribut atau kriteria (Saaty, 2001).

Dalam membuat keputusan, perlu dibedakan antara struktur hirarki dan jaringan yang digunakan untuk mencerminkan bagian-bagiannya. Dalam hirarki level disusun secara *descending* menurut pengaruhnya. Pada jaringan, komponen (sebutan level pada jaringan) tidak disusun pada urutan tertentu, namun dihubungkan secara berpasangan dengan garis lurus. Arah panah mencerminkan pengaruh dari sebuah komponen terhadap komponen yang lain. Perbandingan berpasangan dalam suatu komponen dibuat menurut dominasi pengaruh dari setiap pasangan elemen dalam sistem. Dalam jaringan sistem komponen dapat dianggap sebagai elemen yang berinteraksi dan mempengaruhi satu sama lain dengan mengacu pada suatu kriteria.

Keunggulan ANP dibandingkan dengan AHP adalah bahwa ANP membebaskan kebutuhan untuk menyusun komponen dalam bentuk rantai lurus seperti dalam *hirarki*. ANP memungkinkan struktur untuk berkembang lebih alami sehingga

merupakan cara yang lebih baik dalam untuk mendeskripsikan apa yang terjadi di dunia nyata. Dan dengan memasukkan *dependensi*, *feedback* dan siklus pengaruh pada supermatriks, ANP lebih obyektif dan lebih memungkinkan untuk menangkap apa yang terjadi pada dunia nyata.

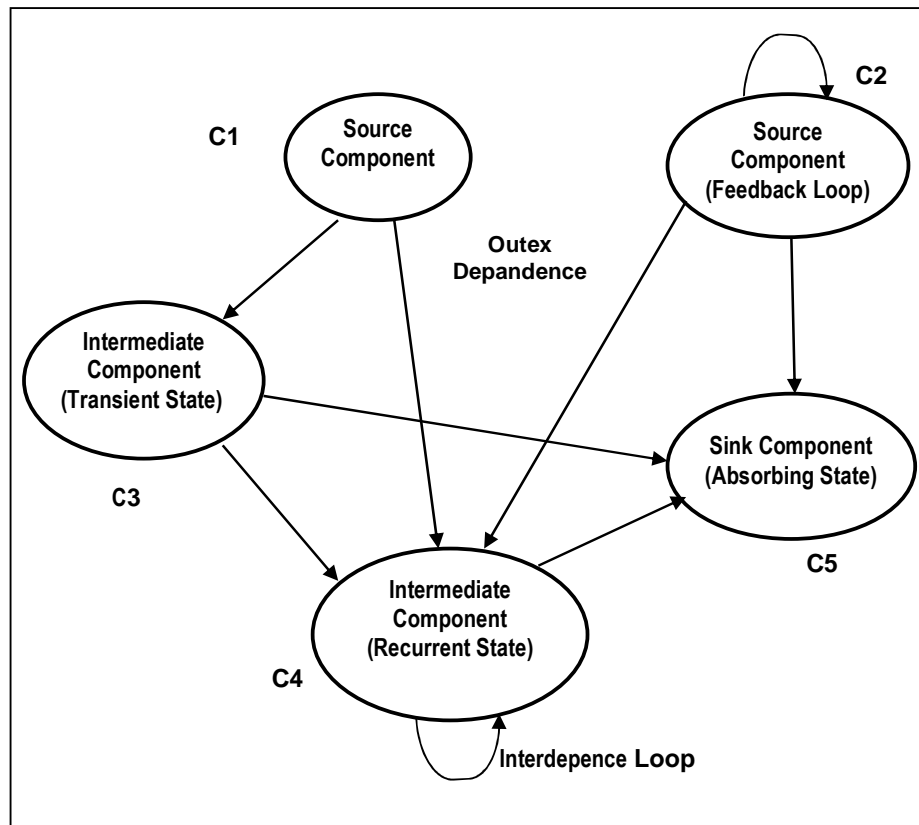
Secara keseluruhan ANP merupakan alat pengambilan keputusan yang lebih baik dibandingkan AHP, namun ANP memerlukan kerja lebih untuk menangkap fakta dan interaksi. Sehingga untuk keputusan yang sifatnya sederhana dan harus dilakukan dengan cepat, kerja lebih untuk menangkap fakta dan interaksi tersebut mempersulit penggunaannya.

b. *Feedback Network*

Banyak masalah keputusan tidak bisa disusun secara hirarki karena melibatkan interaksi dan dependensi dari elemen yang berada pada level yang lebih tinggi dengan elemen yang berada pada level yang lebih rendah. Tingkat kepentingan alternatif tidak hanya ditentukan berdasarkan tingkat kepentingan kriteria namun juga ditentukan berdasarkan tingkat kepentingan alternatif itu sendiri. Feedback juga memungkinkan untuk memfaktorkan masa depan pada masa ini untuk menentukan apa yang harus kita lakukan untuk mendapatkan masa depan yang diinginkan.

Struktur *feedback* ini tidak memiliki bentuk lurus dari atas ke bawah seperti pada hirarki tapi lebih menyerupai jaringan dengan siklus yang menghubungkan komponen-komponen di dalamnya pada komponen itu sendiri.

Struktur ini juga memiliki *sources* dan *sinks*. *Source node* adalah asal dari suatu jalur pengaruh dan tidak pernah menjadi tujuan jalur tersebut. *Sink node* kebalikan dari *source node* yaitu tujuan dari jalur pengaruh dan tidak akan pernah menjadi sumber dari jalur pengaruh yang ada. Struktur *feedback network* dapat dilihat pada Gambar 3.1.

Gambar 3.1 :Struktur *feedback network*

Komponen di dalam *Node* di atas merupakan suatu kumpulan kriteria dan alternatif. Komponen dimana tidak terdapat arah panah yang masuk ke dalam *node* disebut sebagai komponen *source* seperti C1 dan C2. Komponen di mana tidak terdapat arah panah yang keluar dari *node* disebut sebagai komponen *Sink* seperti C5. Komponen di mana terdapat arah panah yang keluar dan masuk *Node* disebut sebagai komponen *Transient* seperti C3 dan C4. Sebagai tambahan C3 dan C4 membentuk suatu siklus antara dua komponen karena kedua komponen tersebut saling memberi *feedback*. C2 dan C4 memiliki *loops* yang menghubungkan komponen tersebut dengan dirinya sendiri. *Loops* juga dikenal sebagai *inner dependent* sedangkan koneksi yang lain antar komponen kemudian disebut sebagai *outer dependent*.

Secara umum, jaringan terdiri atas komponen dan elemen yang ada di dalamnya. Tetapi dalam menciptakan struktur untuk mencerminkan permasalahan ada kemungkinan bagian yang lebih besar dipertimbangkan sebagai komponen.

Menurut ukurannya, jaringan memiliki sistem yang dibentuk dari kumpulan sub sistem, dengan setiap sub sistem dibentuk dari komponen-komponen dan setiap komponen dibentuk dari elemen-elemen.

Komponen jaringan keputusan disimbolkan dengan Ch , $h = 1, \dots, m$, dan diasumsikan bahwa komponen tersebut memiliki nh elemen yang disimbolkan dengan $eh_1, eh_2, \dots, eh_{nh}$. Pengaruh dari kumpulan elemen yang diberikan dalam sebuah komponen pada setiap elemen dalam sistem disimbolkan oleh *vector* prioritas yang dihasilkan dari perbandingan berpasangan seperti cara umum pada AHP. Dari vektor prioritas tersebut dapat dibentuk sebuah matriks yang mencerminkan alur pengaruh dari sebuah elemen komponen baik dengan elemen itu sendiri maupun dengan elemen lainnya. Pengaruh elemen dalam jaringan pada elemen lain dalam jaringan tersebut dapat dilihat pada Persamaan 2.3.

$$W = \begin{bmatrix} W_{11} & W_{12} & \dots & W_{1m} \\ W_{21} & W_{22} & & W_{2m} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ W_{m1} & W_{m2} & & W_{mm} \end{bmatrix}$$

Pada persamaan 2.3, baris pertama dan kolom pertama merupakan nilai vektor prioritas untuk komponen C_1 yang terdiri atas elemen $e_{11}, e_{12}, \dots, e_{1n_1}$.

Baris kedua dan kolom kedua merupakan nilai vektor prioritas untuk komponen C2 yang terdiri atas elemen e_{21} , e_{22} , ..., e_{2n2} . Baris terakhir dan kolom terakhir merupakan nilai vektor prioritas untuk komponen C_m yang terdiri atas elemen e_{m1} , e_{m2} , ..., e_{mn_m} . Data masukan W_{ij} dalam supermatriks disebut blok. Blok tersebut adalah matriks dengan susunan seperti pada Persamaan 2.4.

$$W = \begin{bmatrix} W_{j11} & W_{j12} \dots & W_{j1m} \\ W_{j21} & W_{j22} & W_{j2m} \\ \cdot & \cdot & \dots \cdot \\ \cdot & \cdot & \dots \cdot \\ W_{jm1} & W_{jm2} & W_{jmm} \end{bmatrix}$$

Persamaan 2.4 di atas menunjukkan berapa besar pengaruh elemen yang satu dengan elemen yang lain. Beberapa nilai dapat bernilai 0. Hal ini berarti elemen tersebut tidak memiliki pengaruh apapun pada elemen tertentu. Bagi elemen yang mempengaruhi elemen itu sendiri memiliki nilai matriks identitas I.

c. Prioritas dalam *Supermatriks*

Untuk menghasilkan limit prioritas dari *supermatriks*, *supermatriks* tersebut harus diubah menjadi matriks dimana setiap kolom-kolomnya memiliki keseragaman jumlah. *Supermatriks* yang jumlah nilai setiap kolomnya seragam disebut sebagai *stochastic matrix*. Prioritas dari sebuah elemen dalam komponen adalah indikator dari prioritas komponen tersebut dalam keseluruhan susunan komponen. Untuk itu perlu dibandingkan antara komponen tersebut menurut pengaruh masing-masing komponen dalam *supermatriks*. Setiap perbandingan menghasilkan vektor prioritas dari pengaruh semua komponen di bagian kiri *supermatriks* pada setiap komponen yang ada di bagian atas *supermatriks*. Hal ini dilakukan untuk setiap komponen. Vektor yang dihasilkan digunakan sebagai pembobotan blok matriks pada kolom yang ada pada suatu

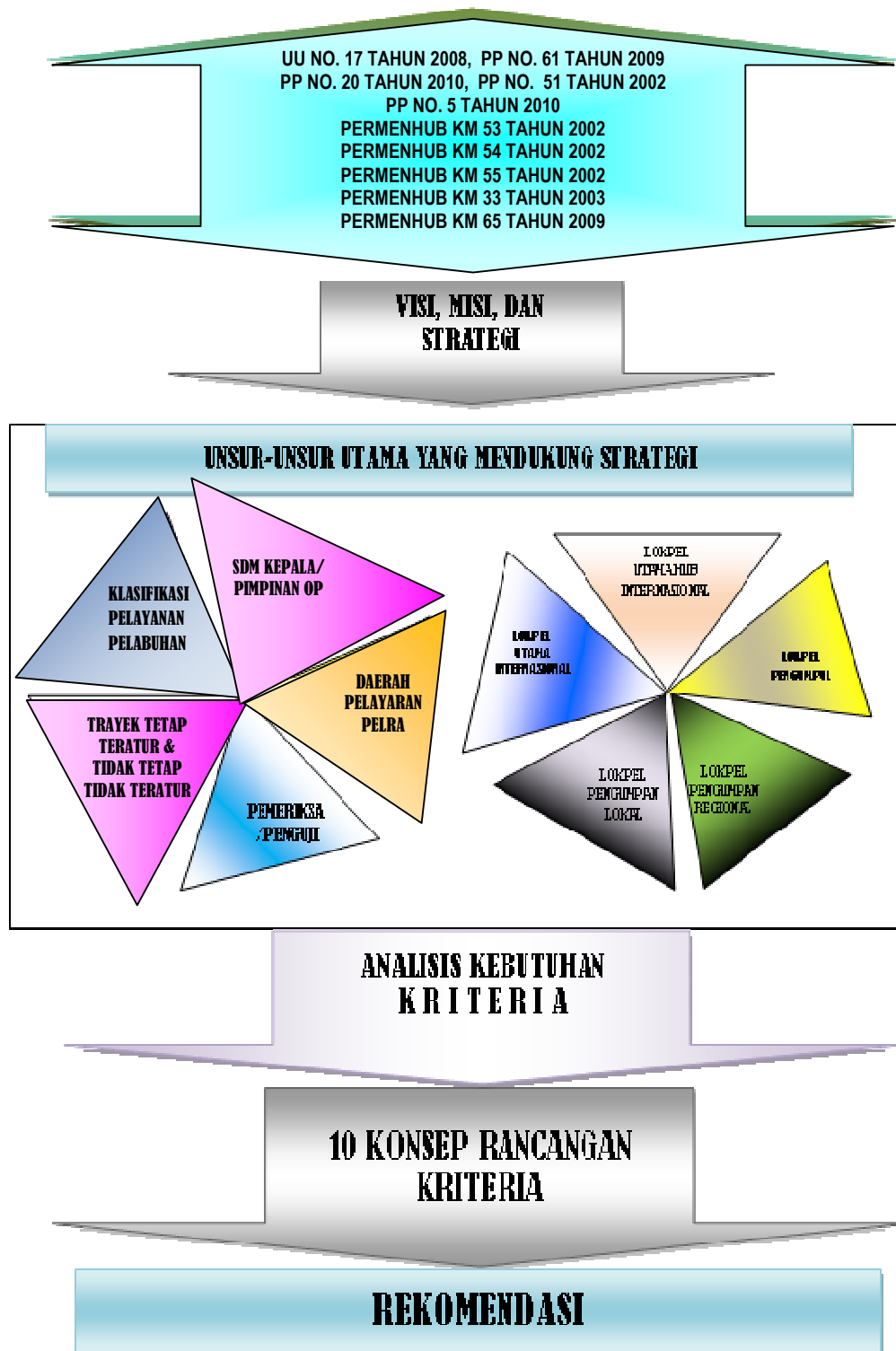
komponen. Masukan yang pertama dimultiplikasi dengan semua elemen yang ada pada blok yang pertama dari kolom tersebut, masukkan yang kedua dimultiplikasi dengan elemen yang ada pada blok yang kedua dan seterusnya. Hasil dari proses ini dikenal sebagai *weightes supermatrix* yang merupakan stokastik. Matriks stokastik ini dapat digunakan untuk menghasilkan prioritas yang diinginkan dengan mengubahnya menjadi suatu limit matriks.

2. Analisis Deskriptif

Analisis ini digunakan untuk memberikan gambaran kriteria yang sudah ada saat ini, apa saja yang menjadi permasalahan dan hambatan pelaksanaannya, sehingga dapat diambil suatu kesimpulan dan konsep dalam penetapan kriteria di bidang transportasi laut.

C. POLA PIKIR PENYELESAIAN STUDI

Langkah strategi dalam studi penetapan kriteria di bidang transportasi laut, dapat di gambarkan dalam pola pikir yang secara umum diharapkan dapat menjadi suatu bentuk penyelesaian dengan berdasar pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan peraturan perundang-undangan terkait lainnya. Oleh karena itu, penetapan kriteria di bidang transportasi laut harus merupakan rangkaian sistem dalam peraturan perundang-undangan pada masing-masing komponen kriteria dan dapat menunjang efektifitas dalam melakukan suatu kegiatan sebagaimana yang telah ditetapkan. Adapun gambaran pola pikir penyelesaian studi di gambarkan pada gambar 3.2.



Gambar 3.2: Pola Pikir Penyelesaian Studi

D. ASPEK ASPEK YANG DIAMATI DALAM STUDI

1. Aspek Kriteria Klasifikasi Pelayanan Pelabuhan

Dalam penilaian kriteria klasifikasi pelayanan pelabuhan, diidentifikasi terdapat 5 aspek, yaitu Aspek Jasa Kepelabuhanan, Aspek Jasa Kepanduan, Aspek Kapasitas dan Fasilitas Pelabuhan, Aspek Fasilitas Keselamatan dan Keamanan, serta Aspek Status dan Fungsi Pelabuhan.

a. Aspek Volume Perpindahan Barang/penumpang

Kemampuan suatu pelabuhan dalam melayani (i) kedatangan atau keberangkatan kapal; (ii) bongkar/muat, atau transit barang; (iii) serta naik dan turun penumpang. Pada aspek ini, yang dijadikan dasar pertimbangan, adalah:

- 1) Jumlah kunjungan kapal;
- 2) Jumlah GT kapal kunjungan kapal;
- 3) Arus peti kemas;
- 4) Arus barang;
- 5) Arus penumpang.

b. Akses Maritim

Kemampuan suatu pelabuhan dalam memberi pelayanan olah gerak kapal di kolam pelabuhan dan pergerakan kapal dari ambang luar ke dermaga atau sebaliknya. Pada aspek ini, yang dijadikan dasar pertimbangan, adalah:

- 1) Lebar serta Kedalaman Alur dan Kolam Pelabuhan;
- 2) Luas dan Kedalaman Tempat Berlabuh Jangkar.

c. Fasilitas Pelabuhan

Merupakan ukuran dermaga, gudang dan lapangan penumpukan, terminal penumpang, maupun fasilitas penunjang bongkar muat barang dan naik turun penumpang. Pada aspek ini, yang dijadikan dasar pertimbangan, adalah:

- 1) Panjang dermaga;
- 2) Luas gudang;

- 3) Luas lapangan penumpukan dan luas CY;
- 4) Luas terminal peti kemas;
- 5) Luas terminal penumpang;
- 6) Produktivitas bongkar muat kapal di dermaga (TSHB – *Tons Ships Hour at Berth*).

d. Akses di Daratan

Kemampuan suatu pelabuhan dalam memberi kemudahan bagi kedatangan dan keberangkatan kendaraan darat yang mengangkut barang dan penumpang dari pedalaman ke pelabuhan dan/atau sebaliknya. Pada aspek ini, yang dijadikan dasar pertimbangan adalah :

- 1) Lebar dan jumlah jalur pintu masuk/keluar pelabuhan melalui jalan raya;
- 2) Jumlah peralatan bongkar muat;
- 3) Jumlah tenaga kerja bongkar muat.

e. Fasilitas Keselamatan dan keamanan

Merupakan fasilitas yang terkait dengan keselamatan di alur pelayaran dan keamanan di area pelabuhan. Pada aspek ini, yang dijadikan dasar pertimbangan, adalah:

- 1) Kecukupan Sarana dan Prasarana Navigasi;
- 2) Keandalan Sarana dan Prasarana Navigasi;
- 3) Rasio Jumlah Pandu Terhadap Jumlah Kebutuhan Pandu Ideal;
- 4) Rasio Jumlah Kapal Pandu Terhadap Jumlah Kebutuhan Kapal Pandu Ideal;
- 5) Rasio Jumlah Kapal Tunda Terhadap Jumlah Kebutuhan Kapal Tunda Ideal;
- 6) Rasio Luas Area Pelabuhan Yang Steril Menurut *ISPS Code* Terhadap Luas Area DLKr Pelabuhan.

f. Status dan Fungsi Pelabuhan

Merupakan komponen yang mempengaruhi interaksi antara pelabuhan dan lingkungannya, baik dari segi sosial, politik, pertahanan dan keamanan, maupun peran keterpaduannya

dalam tataran transportasi nasional, wilayah, maupun lokal. Pada aspek ini, yang dijadikan dasar pertimbangan, adalah:

- 1) Peran dalam hirarki pelabuhan;
- 2) Peran terhadap pembangunan daerah;
- 3) Peran terhadap peningkatan aksesibilitas daerah;
- 4) Peran terhadap pertahanan dan keamanan.

2. Aspek Kriteria Trayek Tetap dan Teratur, serta Tidak Tetap dan Tidak Teratur

a. Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Trayek Tetap dan Teratur, adalah :

- 1) Trayek tetap dan teratur wajib menyinggahi beberapa pelabuhan secara tetap dan teratur, sekurang-kurangnya selama 6 (enam) bulan.
- 2) Trayek tetap dan teratur wajib mempublikasi jadual kedatangan dan keberangkatan kapal kepada masyarakat di setiap pelabuhan yang disinggahinya.
- 3) Trayek tetap dan teratur untuk Angkutan Penumpang, wajib mempublikasikan besaran tarifnya kepada masyarakat.
- 4) Penyimpangan trayek tetap dan teratur berupa **OMISI**, boleh dilakukan apabila kapal telah bermuatan penuh dari pelabuhan sebelumnya, tidak tersedia muatan pada pelabuhan berikutnya, atau kondisi cuaca buruk pada pelabuhan tujuan berikutnya. Penyimpangan ini wajib dilaporkan kepada Menteri.
- 5) Penyimpangan trayek tetap dan teratur berupa **DEVIASI**, boleh dilakukan apabila kapal yang dioperasikan digunakan untuk mengangkut kepentingan yang ditugaskan oleh negara. Penyimpangan ini wajib dilaporkan kepada Menteri.
- 6) Penggantian kapal atau **SUBSTITUSI** pada trayek tetap dan teratur dapat dilakukan apabila kapal mengalami kerusakan permanen, sedang dalam perbaikan atau docking, atau tidak sesuai dengan kondisi muatan. Penggantian atau substitusi ini wajib dilaporkan kepada Menteri.

b. Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur, adalah :

- 1) Pengoperasian kapal pada trayek tidak tetap dan tidak teratur dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan wajib dilaporkan pada Menteri setiap 3 (tiga) bulan.
- 2) Trayek tidak tetap dan tidak teratur hanya dapat mengangkut muatan barang curah kering dan curah cair, barang sejenis, atau barang tidak sejenis tetapi untuk menunjang kegiatan tertentu. Ketentuan ini tidak berlaku bagi pelayaran rakyat.
- 3) Muatan pada trayek tidak tetap dan tidak teratur wajib dilengkapi dengan syarat-syarat perjanjian pengangkutan yang bersifat tetap dan berlaku umum.

3. Aspek Kriteria Lokasi Pelabuhan Utama Hub Internasional

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Lokasi Pelabuhan Utama Hub Internasional adalah :

- a. Harus sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- b. Harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.
- c. Harus sesuai dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah.
- d. Harus sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- e. Harus disusun dengan mempertimbangkan kebijakan pelabuhan nasional.
- f. Harus mempertimbangkan kedekatan secara geografis dengan tujuan pasar internasional
- g. Harus mempertimbangkan kedekatan dengan jalur pelayaran internasional
- h. Harus memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang.

- i. Harus mampu melayani kapal dengan kapasitas tertentu.
- j. Harus berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang internasional
- k. Harus terintegrasi dengan simpul jaringan transportasi laut internasional.
- l. Harus memenuhi persyaratan kedalaman alur, kolam pelabuhan, dan kondisi gelombang.

4. Aspek Kriteria Lokasi Pelabuhan Utama Internasional

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Lokasi Pelabuhan Utama Internasional adalah :

- a. Harus sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- b. Harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.
- c. Harus sesuai dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah.
- d. Harus sesuai dengan potensi sumber daya alam.
- e. Harus sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- f. Harus disusun dengan mempertimbangkan kebijakan pelabuhan nasional.
- g. Harus mempertimbangkan kedekatan secara geografis dengan tujuan pasar internasional.
- h. Harus mempertimbangkan kedekatan dengan jalur pelayaran internasional.
- i. Harus mempertimbangkan jarak tertentu dengan pelabuhan utama lainnya.
- j. Harus memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang.
- k. Harus mampu melayani kapal dengan kapasitas tertentu.

- l. Harus berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang internasional.
- m. Harus mempertimbangkan volume kegiatan bongkar muat dengan jumlah tertentu.
- n. Pelabuhan utama yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan, harus mempertimbangkan jaringan jalan nasional dan/atau jaringan jalur kereta api nasional.
- o. Harus memenuhi persyaratan AMDAL.
- p. Harus mendukung sektor industri daerah setempat.
- q. Harus terintegrasi dengan simpul jaringan intra dan antarmoda transportasi.
- r. Harus memenuhi persyaratan kedalaman alur, kolam pelabuhan, dan kondisi gelombang.

5. Aspek Kriteria Lokasi Pelabuhan Pengumpul

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Lokasi Pelabuhan Pengumpul adalah :

- a. Harus sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- b. Harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.
- c. Harus sesuai dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah.
- d. Harus sesuai dengan potensi sumber daya alam.
- e. Harus sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- f. Harus mempertimbangkan pemerataan pembangunan nasional dan meningkatkan pertumbuhan wilayah.
- g. Harus berdekatan dengan pusat pertumbuhan wilayah, ibukota provinsi, dan kawasan pertumbuhan nasional.
- h. Harus mampu melayani kapal dengan kapasitas tertentu.

- i. Harus mempertimbangkan volume kegiatan bongkar muat dengan jumlah tertentu.
- j. Harus mempertimbangkan jarak tertentu dengan pelabuhan pengumpul lainnya.
- k. Harus mempertimbangkan jarak tertentu terhadap jalur/rute angkutan laut dalam negeri.
- l. Harus memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindung dari gelombang.

6. Aspek Kriteria Lokasi Pelabuhan Pengumpan Regional

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Lokasi Pelabuhan Pengumpan Regional adalah :

- a. Harus sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- b. Harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.
- c. Harus sesuai dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah.
- d. Harus sesuai dengan potensi sumber daya alam.
- e. Harus sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- f. Harus mempertimbangkan tata ruang wilayah provinsi dan pemerataan pembangunan antar provinsi.
- g. Harus mempertimbangkan tata ruang wilayah kabupaten/ kota serta pemerataan dan peningkatan pembangunan kabupaten/ kota.
- h. Harus mempertimbangkan pusat pertumbuhan ekonomi daerah.
- i. Harus mempertimbangkan jarak dengan pelabuhan pengumpan regional lainnya.
- j. Harus mempertimbangkan luas daratan dan perairan.

- k. Harus mempertimbangkan pelayanan penumpang dan barang antar kabupaten/ kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.
- l. Harus mempertimbangkan kemampuan pelabuhan dalam melayani kapal.
- m. Pelabuhan pengumpan regional yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi harus mempertimbangkan jaringan jalan provinsi dan/atau jaringan jalur kereta api provinsi.

7. Aspek Kriteria Lokasi Pelabuhan Pengumpan Lokal

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Lokasi Pelabuhan Pengumpan Lokal adalah :

- a. Harus sesuai dengan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
- b. Harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota.
- c. Harus sesuai dengan potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah.
- d. Harus sesuai dengan potensi sumber daya alam.
- e. Harus sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional.
- f. Harus mempertimbangkan tata ruang wilayah kabupaten/ kota dan pemerataan serta peningkatan pembangunan kabupaten/ kota.
- g. Harus mempertimbangkan pusat pertumbuhan ekonomi daerah.
- h. Harus mempertimbangkan jarak dengan pelabuhan pengumpan lokal lainnya.
- i. Harus mempertimbangkan luas daratan dan perairan.
- j. Harus mempertimbangkan pelayanan penumpang dan barang antar kabupaten/kota dan/atau antar kecamatan dalam 1 (satu) kabupaten/kota.

- k. Harus mempertimbangkan kemampuan pelabuhan dalam melayani kapal.
- l. Pelabuhan pengumpan lokal yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan dalam 1 (satu) Kabupaten/kota harus mempertimbangkan jaringan jalan kabupaten/kota dan/atau jaringan jalur kereta api kabupaten/kota.

8. Aspek Kriteria Pemeriksa dan Penguji Keselamatan dan Keamanan Kapal

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Pemeriksa dan Penguji Keselamatan dan Keamanan Kapal adalah :

- a. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa kapal telah benar-benar di survei sesuai dengan aturan dan konvensi-konvensi yang berlaku.
- b. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa bangunan, ketel-ketel uap utama dan bantu serta bejana-bejana bertekanan yang lain dan pesawat-pesawat; tata susunan dan perincian pembagian divisi kedap air; dan pembagian garis-garis muat telah memenuhi syarat-syarat peraturan sebagaimana yang dilampirkan dalam konvensi.
- c. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa alat-alat penyelamat seperti : sekoci penolong, rakit penolong, alat apung, pelampung dan baju penolong telah sesuai dengan aturan-aturan yang dipersyaratkan.
- d. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa kapal dilengkapi dengan alat pelempar tali dan pesawat radio jinjing untuk pesawat penyelamat sesuai dengan aturan-aturan yang dipersyaratkan.
- e. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa kapal telah memenuhi syarat-syarat peraturan-peraturan tentang perangkat telegraf radio.
- f. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa cara bekerjanya perangkat telegrafradio untuk sekoci-sekoci penolong bermotor dan/atau pesawat radio

jinjing untuk alat penyelamat, jika ada, telah sesuai dengan aturan-aturan yang dipersyaratkan.

- g. Pejabat pemeriksa dan penguji harus memiliki kompetensi dan memahami bahwa kapal telah memenuhi syarat-syarat tentang alat-alat penemu kebakaran dan pemadam kebakaran, radar, alat perum gema dan pedoman gasing serta telah dilengkapi dengan lampu-lampu navigasi dan sosok-sosok benda, tangga pandu, sarana untuk menghasilkan isyarat-isyarat bunyi dan isyarat-isyarat bahaya sesuai dengan ketentuan peraturan internasional.

9. Aspek Kriteria Daerah Pelayaran Kapal Pelayaran Rakyat

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria Daerah Pelayaran Kapal Pelayaran Rakyat, adalah :

- a. Daerah pelayaran tidak terbatas, yaitu pelayaran yang melebihi 200 mil laut dari pantai ke arah laut.
- b. Daerah pelayaran lepas pantai, yaitu pelayaran dalam batas 200 mil laut dari pantai ke arah laut atau dilakukan penyesuaian batas yang lebih kecil yang ditentukan oleh otoritas yang berwenang.
- c. Daerah pelayaran lepas pantai terbatas yaitu pelayaran di dalam 30 mil laut dari batas ke arah laut suatu daerah aman, termasuk perairan tenang atau perairan tenang sebagian yang telah ditentukan misalnya perairan terlindung, atau di dalam batas yang lebih kecil sebagaimana ditentukan oleh otoritas yang berwenang, atau perairan ditentukan oleh otoritas yang berwenang sebagai lepas pantai terbatas.
- d. Daerah pelayaran pada perairan tenang sebagian, yakni Pelayaran di dalam batas geografi tertentu pada perairan yang ditentukan oleh otoritas yang berwenang sebagai perairan tenang sebagian.
- e. Daerah pelayaran pada perairan tenang, yaitu Pelayaran di dalam batas geografi tertentu pada perairan yang ditentukan oleh otoritas yang berwenang sebagai perairan tenang.
- f. Daerah pelayaran yang menghubungkan antar pulau.

- g. Daerah pelayaran untuk membuka keterisolasian dan mengalami kesulitan untuk melakukan aktivitas ekonomi.
- h. Daerah yang aksesibilitas dan karakteristik daerahnya dikarenakan letak geografis sulit untuk dijangkau.
- i. Daerah pelayarannya dilakukan pada gugusan pulau-pulau kecil.

10. Aspek Kriteria SDM Kepala/Pimpinan Otoritas Pelabuhan

Aspek-aspek yang dinilai dalam penentuan Kriteria SDM Kepala/Pimpinan Otoritas Pelabuhan, adalah :

a. Persyaratan administrasi meliputi :

- 1) Jenjang kepangkatan.
- 2) Eselon.
- 3) Pendidikan umum.
- 4) Pendidikan Penjenjangan.
- 5) DP3.

b. Persyaratan standar kompetensi di bidang manajemen, meliputi :

- 1) Keaktifan mencari informasi (*information seeking*).
- 2) Kemampuan menguraikan masalah (*Conceptual thinking*).
- 3) Kemampuan menguraikan masalah yang bersifat jangka panjang dan berperspektif luas. (*strategic thinking*).
- 4) Kemampuan menyampaikan informasi dan gagasan secara teratur, jelas dan meyakinkan (*Effective communication*).
- 5) Kemampuan mengarahkan kelompok kerja (*Team leadership*).
- 6) Kemampuan mengembangkan pengetahuan ketrampilan dan karakter orang lain secara sistematis (*developing others*).
- 7) Kemampuan memimpin untuk melakukan perubahan yang diperlukan (*change leadership*).
- 8) Kemampuan melayani kebutuhan pelanggan (*customer service orientation*).
- 9) Kesiediaan untuk bekerja secara kooperatif dan menjadi bagian dari kelompok (*Team work*).

- 10) Memiliki kesadaran akan kondisi-kondisi yang mempengaruhi aspek keselamatan dan keamanan di bidang transportasi laut (*Safety awareness*).
- 11) Kemampuan melakukan pengawasan pelaksanaan kebijakan secara intensif dan berkesinambungan (*Control*).
- 12) Mengambil tindakan atas dasar kemauan sendiri dengan tujuan menyelesaikan masalah (*Initiative*).
- 13) Hasrat untuk bekerja dengan baik atau melampaui batas standar prestasi (*Achievement orientation*).
- 14) Kemampuan menyelaraskan perilaku dengan kebutuhan dan tujuan organisasi secara konsisten (*Organizational commitment*).

c. Persyaratan standar kompetensi di bidang keahlian khusus, meliputi :

- 1) Memiliki Wawasan yang luas tentang transportasi laut (nasional dan internasional).
- 2) Menguasai konvensi internasional bidang kemaritiman;
- 3) Menguasai maritime safety administration.
- 4) Komunikasi bahasa Inggris secara aktif.
- 5) Menguasai *port operation, port planner, port analysis, pandu, dan shipping specialist*.
- 6) Menguasai port dan shipping management.
- 7) Menguasai dan memahami bidang lalu lintas dan angkutan laut.
- 8) Menguasai dan memahami bidang pelabuhan dan pengerukan.
- 9) Menguasai dan memahami bidang navigasi.
- 10) Menguasai dan memahami bidang KPLP.

d. Persyaratan penunjang, meliputi :

- 1) Pengalaman dalam jabatan.
- 2) Pengalaman mengikuti kursus/diklat/seminar di dalam negeri dan luar negeri.
- 3) Daftar urut kepangkatan.
- 4) Hukuman disiplin.
- 5) Penghargaan yang diterima.